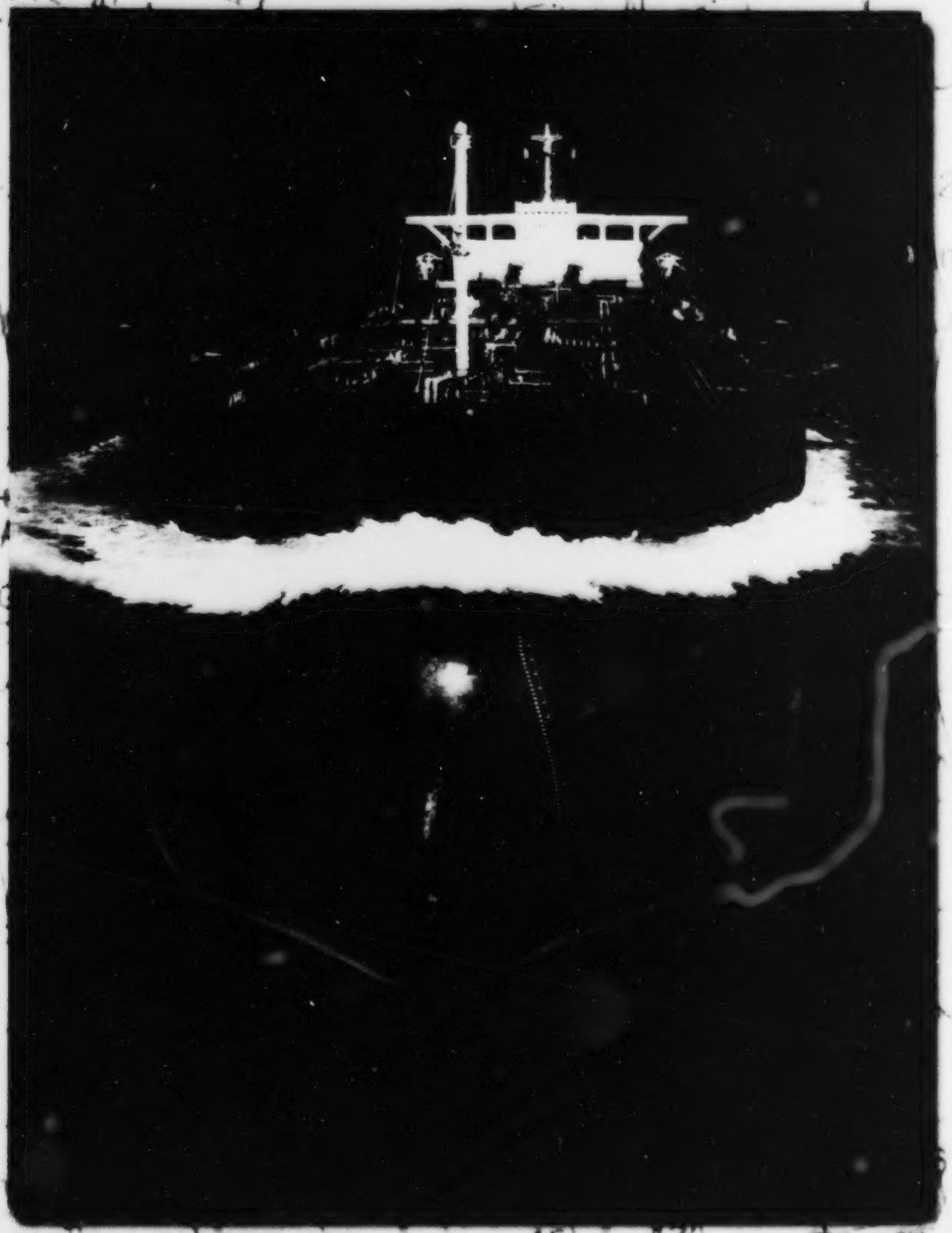
ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY



ANNUAL REPORT 1999

Canada

Corporate Headquarters

Atlantic Pilotage Authority
Purdy's Wharf, Tower 1
Suite 1402, 1959 Upper Water Street
Halifax, NS

Tel: (902) 426-2550
Fax: (902) 426-4004

Additional copies of this report are available from the Atlantic Pilotage Authority

100-05286/

Contents

Board Members and Executive Officers 2

Letter from the Chairman and the CEO 3

Performance Review 4

Pilots and Pilotage Areas 5

Mandate and Objectives 6

Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues 7

1999 Highlights 8

Pilotage Area Assignments 11

Management's Responsibility for Financial Reporting 12

Auditor's Report 13

Balance Sheet 14

Statement of Operations and Retained Earnings 15

Statement of Cash Flows 16

Notes to Financial Statements 17

Board Members

Ms. Anne Soucie
Chairman
Public Sector Representative
Edmundston, NB

Ms. Donna Pardy
Public Sector Representative
Gambo, NF

Captain Mike Furlong
Pilot Representative
St.John's, NF

Captain John Aspin
Shipping Industry Representative,
Belle River, PE

Ms. Blanche Keats
Public Sector Representative
Digby, NS

Captain Don MacAlpine
Pilot Representative
Halifax, NS

Captain Tor Bordevik
Shipping Industry Representative
Saint John, NB

Executive Officers

Captain R. A. McGuinness
Chief Executive Officer

P. L. MacArthur, CMA
Corporate Secretary/Treasurer

Captain P. T. C. Gates
Director of Operations

Letter from the Chairman and the CEO

January 18, 2000

The Honourable David Collenette
Minister of Transport
29th Floor, Tower "C"
Place de Ville
Ottawa, Ontario, K1A 0N5

Anne Soucie
Chairman

Anthony McGuinness
Chief Executive Officer

Dear Sir,

Pursuant to Section 150 of the *Financial Administration Act*, the Atlantic Pilotage Authority presents its Annual Report for the calendar year 1999.

We are pleased to report the Atlantic Pilotage Authority continues to meet its mandate of being financially self-sufficient, with each of the ports it serves attaining operational self-sufficiency.

The Authority continues its objective of maintaining close contacts with the majority of these port users, and endeavouring to meet their port requirements.

Within the Authority, the administration has been completely upgraded to meet today's technological standards. Notably, the centralized dispatch of pilots has been implemented and current information is available through a variety of methods, such as web pages, facsimile, and e-mails. These enhancements are of direct benefit to the Authority's customers.

Throughout the past year, the Atlantic Pilotage Authority (APA) co-operated with the Canadian Transportation Agency (CTA) in its Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues. Following these deliberations, the CTA Review Panel proposed 21 recommendations for improvements to Canada's pilotage system. As a result of the government's acceptance of these recommendations, the APA has committed to follow through on these initiatives.

It is our pleasure to report that the Atlantic Pilotage Authority continues to provide exemplary service in the safest and most economical manner, to the satisfaction of our users, and within the obligations of the *Pilotage Act*.

Respectfully submitted,

Anne Soucie

Anthony McGuinness

Performance Review

The Atlantic Pilotage Authority provided a safe and efficient marine pilotage service in 1999, and maintained financial self-sufficiency during the year. Assignments totaled 11,091 for the year, with only 12 incidents reported. Each of the compulsory and non-compulsory areas had a positive operating return during 1999. This means that there was no cross-subsidization among ports to meet the operating expenses within a port. The Authority consulted widely with users of its service and other interested parties during the year, and has taken action when needed to meet their requirements. During 1999, the Authority began to provide pilot dispatch service to customers, replacing the old system that had dispatch performed by Canadian Coast Guard MCTS in some areas and by private contractors in other areas. As at the end of 1999, dispatch services were being provided for Halifax, Saint John, and Cape Breton. Placentia Bay, Holyrood, and St. John's were added in early 2000. As at January 10, 2000, dispatch service is being provided for 88% of compulsory assignments.

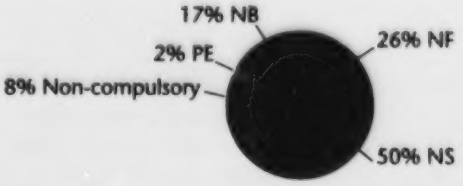
The Authority had a substantial improvement in business in 1999 over the previous year. Total pilotage assignments increased by 14.0%, with increases of 49.0% in Placentia Bay, 24.3% in St. John 's, and 20.6% in Halifax. Total revenue from pilotage charges increased by 15.5%, while total expenses increased by 13.4%. After consultation with users of its service, the Authority made several amendments to tariffs and other regulations during the year to address specific issues. Some of these amendments went into effect during the year. Others are still in the regulatory process. As an example, the Authority changed the regulations to allow pleasure yachts of up to 500 gross registered tonnes to operate without a pilot. The old regulations indicated 200 grt. The Authority has also proposed amendments that will allow more flexibility in operating offshore supply vessels without compromising safety, and is proposing a reduction in tariff at the outer pilot station in Placentia Bay, while eliminating the inner station. The Authority will be reviewing tariffs again in 2000, with the aim of adjusting tariffs where required. The adjustments in tariff will come into effect in January 2001.

In New Brunswick, the ports of Miramichi and Restigouche were stable, while Saint John had an increase in traffic of 6.1%. This was a modest rebound from the decline in traffic experienced in 1998. The Authority took measures to reduce costs in Saint John in 1999, which resulted in savings of more than 19% in pilot boat and direct overhead expenses from 1998.

Newfoundland experienced an increase in revenue of 32.6% in 1999 over 1998. This was led by an increase of 54.9% in Placentia Bay and 21.2% in St. John's. This increased activity was primarily related to offshore oil activity, including Hibernia oil being brought ashore at Whiffen Head in Placentia Bay and increased offshore supply vessel activity in St. John's. There was an increase of 15.4% in the Bay of Exploits area and of 60% in Stephenville, as these two ports recovered from the labour difficulties at paper mills which had devastated both areas in 1998. However, a labour disruption at the Corner Brook paper mill resulted in a 6% decline in the Humber Arm area.

Nova Scotia had a 12% increase in revenue, led by the Halifax increase of 15.5%. While Cape Breton overall assignments were consistent with the 1998 level, the revenue increased by 4.7%. The substantial increase in Halifax was due to increased offshore oil and gas activity in the development of the Sable gas fields, to stable container and cargo business, and to increased cruise ship activity.

The outlook for 2000 is for a similar number of assignments in most ports, with further significant increases in Placentia Bay. The port of Halifax may have a slight decline in activity, depending upon the level of offshore exploration and development.



Percentage of Revenue from Operations in 1999

Pilots and Pilotage Areas

Pilots

The Atlantic Pilotage Authority employs professional pilots who are competent in all aspects of ship handling. They have a thorough understanding of the effects of wind, current and tidal influences. This is reflected in the expertise they demonstrate navigating and handling all sizes of vessels in proximity to land and within narrow channels and harbours. The value of a pilot is realized when they judge an approach correctly, anticipate accurately and react effectively. The professional abilities of pilots are integrated with navigational systems, both visual and electronic, and the support of information services. Such resources enable the Atlantic Pilotage Authority to provide a safe and efficient service to all vessels plying the waters of the Atlantic region.

Pilotage Areas

There are 16 compulsory pilotage areas and many non-compulsory areas throughout the Atlantic Region. The criteria for determining which ports should become compulsory are: degree of difficulty and hazard in the approaches and within the port itself; amount of vessel movement and manoeuverability and the size of those vessels; design of wharves, slips, and actual space available for manoeuvering; nature of cargo carried on board, e.g. oil, gas, explosives, hazardous materials; environmental concern and the preservation of the ecosystem.

Area of Operations

The schedule of the Pilotage Act defines the APA pilotage region as all Canadian waters in and around the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Labrador including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

Compulsory Pilotage Areas

New Brunswick
Saint John, Miramichi, Restigouche

Newfoundland & Labrador
Bay of Exploits, Holyrood, Placentia Bay, Stephenville, Humber Arm, St. John's

Nova Scotia
Bras D'or Lakes, Halifax, Pugwash, Strait of Canso, Sydney

Prince Edward Island
Charlottetown, Confederation Bridge

Non-compulsory Pilotage Areas

The Atlantic Pilotage Authority provides pilotage services on request to areas where pilotage is not mandatory. Some of these ports are:

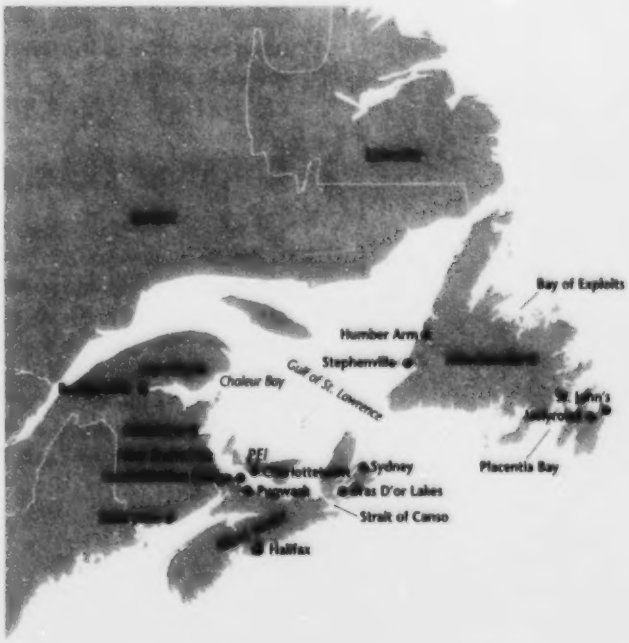
New Brunswick
Bathurst, Caraquet, Belledune

Newfoundland & Labrador
Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond

Nova Scotia
Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater

Prince Edward Island
Georgetown, Souris, Summerside

Quebec
Chandler



Mandate and Objectives

Mandate

The mandate of the Atlantic Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the designated waters of the Atlantic region.

Objectives

The major objective of the Atlantic Pilotage Authority is to provide, in the interest of safety, a cost-effective, reliable and comprehensive marine pilotage service within the region. The Authority responds to the initiatives of the Minister of Transport and promotes the efficient usage of the Authority's facilities, equipment and expertise to provide safe navigation. This includes the provision of pilotage services, within a commercially oriented framework, directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency and long term viability. In addition, it includes being responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

Corporate Governance

The Atlantic Pilotage Authority concurs with the *Guidelines on Corporate Governance in Crown Corporations and Other Public Enterprises*. Through this review the Authority's Board of Directors will continue to build an effective process and structure for overseeing the direction and management of the corporation so that it effectively fulfills its mandate. Policies regarding the stewardship of the Authority, working with management, and the functioning of the Board are under continual review, and where necessary, changes are being implemented.

Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues

Operational Review

The Authority has undertaken to enhance discourse with all related parties within its jurisdictional areas of Atlantic Canada. Wherever possible, port committee groups have been established to allow for round-table discussions on port-related pilotage issues. A pilotage resource advisory committee has been established within the framework of the Authority, and has proved an excellent resource for effective understanding and communication.

Within the various advisory committees, all aspects of related pilotage issues are discussed, with the objectives of obtaining improved efficiencies and cost reductions. Issues such as pilot strength, pilot boat contracts, replacement of existing pilot boats with more efficient vessels, pilot training, administrative enhancements, regulatory amendments, and tariff restructuring are examples of the items discussed.

Pool of Qualified Pilot Candidates

Because of the distances between pilotage areas, no general pool of qualified candidates exists from which the Authority can draw. Pilot candidates who are hired must meet specific criteria for the applicable pilotage area. The hiring of pilots within a district is contingent upon the number of vessel assignments for that area.

1999 Highlights

Centralized Pilot Dispatch

The APA makes every effort to provide a seamless pilot dispatch service. In so doing, it aims to minimize duplication, and expedite and improve the process of dispatch. Methods of communication such as e-mail, facsimile, VHF, cell phones and a web site, enhance the dispatch system by providing both users and pilots with in-depth information regarding ships' movements.

Recognition

The APA is composed of professional marine pilots, pilot boat crews, dispatchers and administrative personnel. The Authority recognizes the dedication of these employees, and the very demanding roles they play in safe ship handling along the rugged and often stormy Atlantic coast. Pictured at right are the employees recognized in 1999 for their service to the Authority.

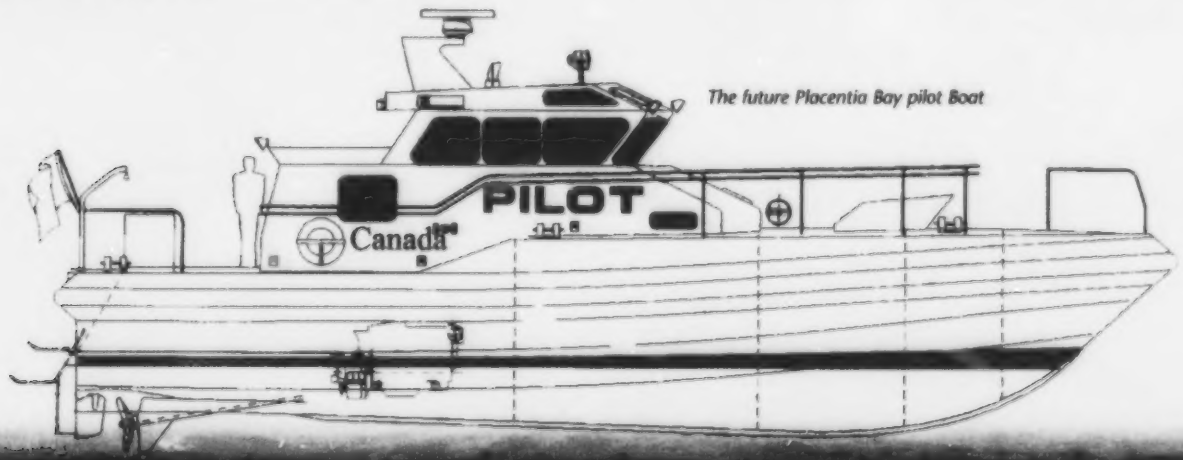
(Left to right) Scott Mason (15 years service), Captain Donald MacAlpine (retirement after 26 years service), Clarence Ayers (retirement after 13 years service), Captain Hector Dawe (retirement after 9 years service), Captain Winston Collins (25 years service), Captain Michael Furlong (10 years service), Captain Andrew Rae (technological achievement)

Modern Pilot Boats

Many ships today have superior handling characteristics enabling them to operate safely in harsh weather conditions and meet rigorous timetables within their scheduled voyages. In order to ensure the safety of the pilot and pilot crews, the APA has developed a replacement program that will provide new pilot boats capable of withstanding harsh weather. These vessels will provide both ergonomic comfort and vessel manoeuverability to safely transfer pilots to and from ships under difficult sea conditions.

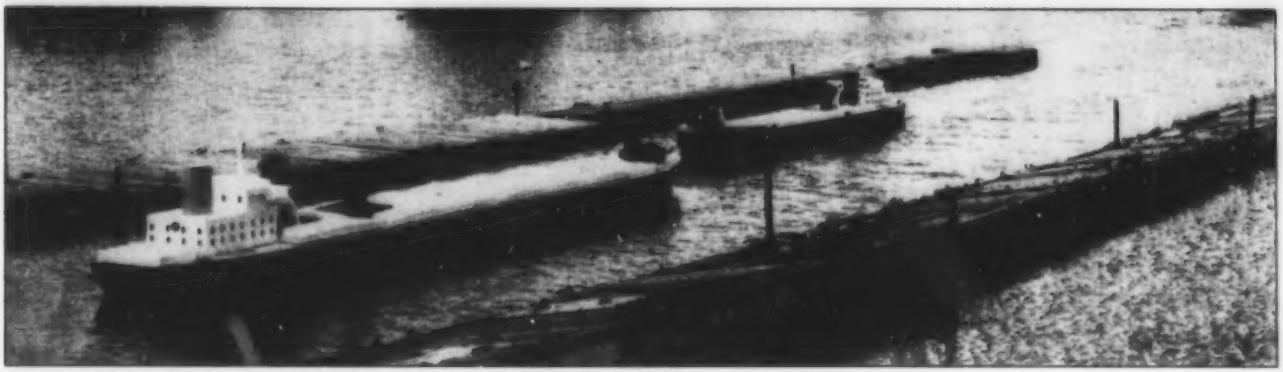
The present Placentia Bay pilot boat *Photo courtesy of Donald Morrow*

The future Placentia Bay pilot Boat



1999 Highlights

Training



Manned-model simulators in Warsash, England replicate ship handling characteristics.

Pilotage plays a vital role in ensuring the safe conduct of vessels in restricted waters. This can only be achieved through the use of highly skilled, professional marine pilots who have an in-depth knowledge of the areas they represent.

Continuous training is essential to the maintenance of our knowledgable and highly skilled human resource. Our pilots are involved in a variety of learning experiences: Bridge Resource Management skills, designed to improve vital bridge communication; physical application of scaled-down models that reflect a ship's characteristics which provide real-life scenarios and hands-on experience; and technologically advanced marine simulators, which provide practical experience in all emergency situations.

Technological Advances

The Atlantic Pilotage Authority makes every effort to meet the challenges of current and future technological advances. With funding provided by the APA, the pilots voluntarily contribute technological innovation and much is being achieved for the benefits of the pilots, pilot boat and crews, vessels and port users.

Capt. Andrew Rae

During 1999, the Authority recognized the contribution of Captain Andrew Rae to the development of automated positioning applications for use on a pilot boat and for development of the INPORT computer shiphandling simulation system. These initiatives allow the Authority to remain on the leading edge of technological advancement.

Screen capture of the INPORT shiphandling simulation system

1999 Highlights

Confederation Bridge, Prince Edward Island

The only permanent link between New Brunswick and Prince Edward Island is the 12.9 km Confederation Bridge. The bridge is subject to various climatic conditions. Tidal waters swirl around the piers and in winter, first-year pack-ice forces its way throughout the Northumberland Strait. Most vessels are required by law to proceed through only one of the bridge's 22 apertures.

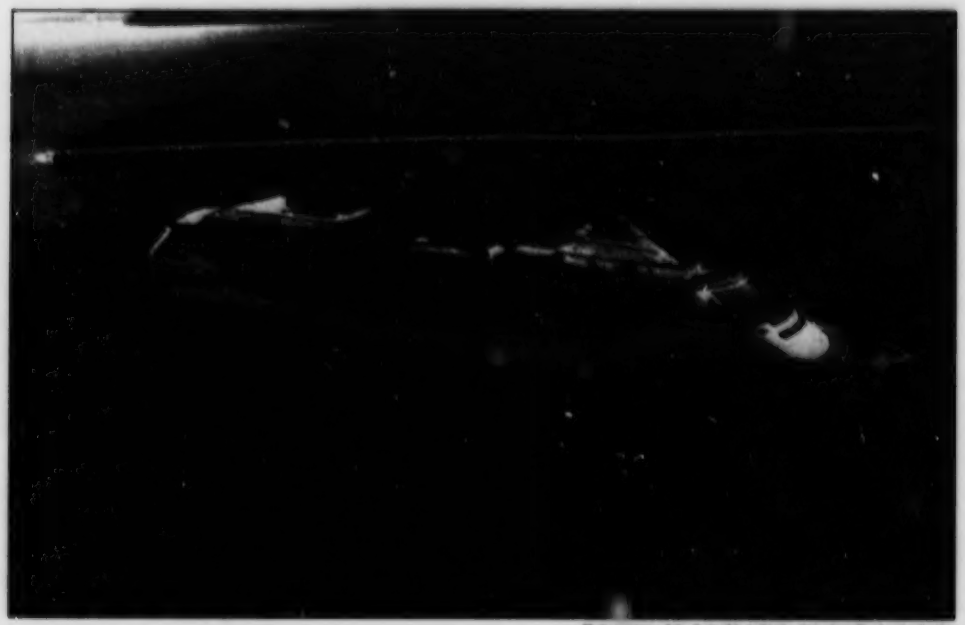


Photo courtesy of the Crewship Authority of Newfoundland and Labrador.

St. John's, Newfoundland

With the rising of dawn, the passenger ship Norwegian Sky slips through the aptly named Narrows, prior to entering St. John's harbour. With no room for error, the 'floating city' positions itself alongside the downtown core.

Strait of Canso, Nova Scotia

An inbound tanker proceeds towards the restricted waters of the Strait of Canso. Agile tractor tugs wait to assist with the delicate manoeuvre of berthing the mammoth tanker at the Point Tupper Terminal.

Photo courtesy of Donald Morrow

Saint John, New Brunswick

A Very Large Crude Carrier (VLCC) lies at the Saint John Canaport monobuoy. The relative calm belies the enormous volume and rate of tidal waters that constantly flow in and out of the Bay of Fundy, resulting in extreme tidal variations. Dense fog, strong winds and freshet conditions necessitate a thorough understanding of the area and caution at all times.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

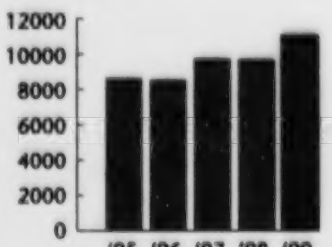
LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

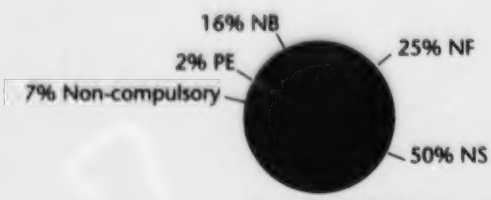
20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Pilotage Area Assignments

	1997	1998	1999
Compulsory Areas			
New Brunswick			
Saint John	1,682	1,440	1,528
Miramichi	65	73	75
Restigouche	129	140	138
Newfoundland & Labrador			
St. John's	1,022	1,082	1,345
Holyrood	101	110	108
Clarenville	12	n/a	n/a
Placentia Bay	439	398	593
Humber Arm	336	330	308
Stephenville	139	103	148
Bay of Exploits	244	198	230
Nova Scotia			
Halifax	3,426	3,712	4,477
Strait of Canso	778	679	701
Sydney	180	219	203
Bras d'Or	131	127	124
Pugwash	88	67	79
Prince Edward Island			
Charlottetown	171	172	165
Confederation Bridge	40	81	94
Non-compulsory Areas	777	795	779
TOTAL	9,760	9,726	11,091



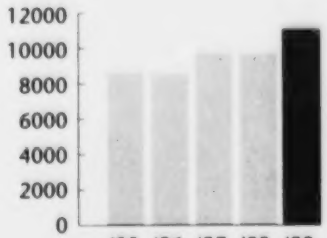
Total assignments per year



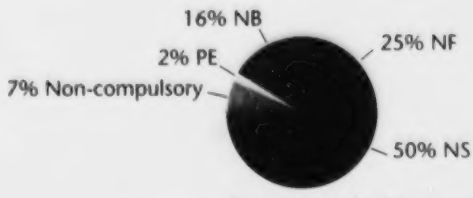
Percentage of pilotage assignments by province 1999

Pilotage Area Assignments

	1997	1998	1999
Compulsory Areas			
New Brunswick			
Saint John	1,682	1,440	1,528
Miramichi	65	73	75
Restigouche	129	140	136
Newfoundland & Labrador			
St. John's	1,022	1,082	1,345
Holyrood	101	110	108
Clarenville	12	n/a	n/a
Placentia Bay	439	398	593
Humber Arm	336	330	308
Stephenville	139	103	146
Bay of Exploits	244	198	230
Nova Scotia			
Halifax	3,426	3,712	4,477
Strait of Canso	778	679	701
Sydney	180	219	203
Bras d'Or	131	127	124
Pugwash	88	67	79
Prince Edward Island			
Charlottetown	171	172	165
Confederation Bridge	40	81	94
Non-compulsory Areas	777	795	779
TOTAL	9,760	9,726	11,091



Total assignments per year



Percentage of pilotage assignments by province 1999

Management's Responsibility for Financial Reporting

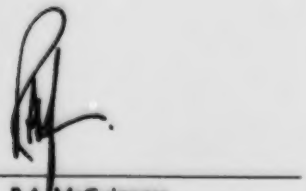
The accompanying financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with generally accepted accounting principles consistently applied, using management's best estimates and judgements, where appropriate. Management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

Management is also responsible for a system of internal control which is designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide timely, accurate financial reports.

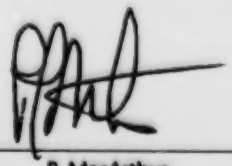
The Authority's management recognizes the responsibility of conducting its affairs in compliance with the *Pilotage Act* and regulations, the *Financial Administration Act* and regulations, and the bylaws of the Authority.

The Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Authority exercises its responsibilities through its Audit Committee, which is composed of members who are not employees of the Authority. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the transactions and financial statements of the Authority in accordance with generally accepted auditing standards, and expresses his opinion on the financial statements. He has full and free access to the Audit Committee of the Authority, and his report follows.



R.A. McGuinness
Chief Executive Officer



P. MacArthur
Treasurer

Halifax, Nova Scotia
February 18, 2000

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Auditor's Report

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Atlantic Pilotage Authority as at December 31, 1999 and the statements of operations and retained earnings, and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1999 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistant with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

John Wiersema, CA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 18, 2000

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Atlantic Pilotage Authority

Balance Sheet

as at December 31, 1999

	[illegible]	1998
Assets		
Current		
Cash and short term deposits (Note 3)	$ [illegible]	$ 1,433,532
Accounts receivable, net (Note 3)	[illegible]	1,135,994
Prepaid expenses	[illegible]	23,344
	[illegible]	2,592,870
Investments (Note 3)	[illegible]	518,816
Segregated investments (Note 3)	[illegible]	592,035
Capital assets, net (Note 4)	[illegible]	785,057
	$ [illegible]	$ 4,488,778
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 3)	$ [illegible]	$ 679,662
Current portion of accrued employee termination benefits	[illegible]	144,015
	[illegible]	823,677
Long Term		
Accrued employee termination benefits	[illegible]	808,057
	[illegible]	1,631,734
Equity of Canada		
Contributed capital	[illegible]	2,304,546
Retained earnings	[illegible]	552,498
	[illegible]	2,857,044
	$ [illegible]	$ 4,488,778

Commitments and contingencies (Note 6)

See accompanying notes

Approved by the Authority:

Chairman

Member

Atlantic Pilotage Authority

Statement of Operations and Retained Earnings

for the year ended December 31, 1999

	1999	1998
Income		
Pilotage charges	$ [illegible]	$ 9,344,015
Other income	[illegible]	121,676
	[illegible]	9,465,691
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	[illegible]	4,517,058
Pilot boats, operating costs	[illegible]	2,409,282
Staff salaries and benefits	[illegible]	546,501
Transportation and travel	[illegible]	414,023
Professional and special services	[illegible]	278,329
Utilities, materials and supplies	[illegible]	125,018
Amortization	[illegible]	182,244
Training	[illegible]	143,687
Rentals	[illegible]	102,899
Communications	[illegible]	76,646
	[illegible]	8,795,687
Net profit for the year	[illegible]	670,004
Retained earnings (deficit), beginning of the year	[illegible]	(117,506)
Retained earnings, end of the year	$ [illegible]	$ 552,498

See accompanying notes

Atlantic Pilotage Authority

Balance Sheet

as at December 31, 1999

	1999	1998
Assets		
Current		
Cash and short term deposits (Note 3)	$ 1,686,780	$ 1,433,532
Accounts receivable, net (Note 3)	1,705,661	1,135,994
Prepaid expenses	23,278	23,344
	3,415,719	2,592,870
Investments (Note 3)	513,819	518,816
Segregated investments (Note 3)	843,017	592,035
Capital assets, net (Note 4)	806,898	785,057
	$ 5,579,453	$ 4,488,778
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 3)	$ 871,040	$ 679,662
Current portion of accrued employee termination benefits	14,221	144,015
	885,261	823,677
Long Term		
Accrued employee termination benefits	873,500	808,057
	1,758,761	1,631,734
Equity of Canada		
Contributed capital	2,304,546	2,304,546
Retained earnings	1,516,146	552,498
	3,820,692	2,857,044
	$ 5,579,453	$ 4,488,778

Commitments and contingencies (Note 6)

See accompanying notes

Approved by the Authority:

Chairman

Member

Atlantic Pilotage Authority

Statement of Operations and Retained Earnings

for the year ended December 31, 1999

	1999	1998
Income		
Pilotage charges	$ 10,789,793	$ 9,344,015
Other income	143,937	121,676
	10,933,730	9,465,691
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	5,009,577	4,517,058
Pilot boats, operating costs	2,596,229	2,409,282
Staff salaries and benefits	731,573	546,501
Transportation and travel	545,508	414,023
Professional and special services	316,984	278,329
Utilities, materials and supplies	222,187	125,018
Amortization	215,308	182,244
Training	141,798	143,687
Rentals	101,183	102,899
Communications	89,735	76,646
	9,970,082	8,795,687
Net profit for the year	963,648	670,004
Retained earnings (deficit), beginning of the year	552,498	(117,506)
Retained earnings, end of the year	$ 1,516,146	$ 552,498

See accompanying notes

Atlantic Pilotage Authority

Statement of Cash Flows

for the year ended December 31, 1999

	1999	1998
Cash flows from operating activities		
Cash receipts from customers	$ 10,220,192	$ 9,738,786
Cash paid to employees and suppliers	(9,505,208)	(8,442,357)
Other income received	143,937	121,676
Employee termination payments	(122,539)	(153,578)
Cash flows from operating activities	736,382	1,264,527
Cash flows from investing activities		
Purchase of investments and segregated investments	(1,549,335)	(1,459,356)
Redemption of investments and segregated investments	1,303,350	1,047,089
Additions to capital assets	(237,149)	(165,415)
Cash flows from investing activities	(483,134)	(577,682)
Cash and short term deposits, beginning of the year	1,433,532	746,687
Cash and short term deposits, end of the year	$ 1,686,780	$ 1,433,532

See accompanying notes

Atlantic Pilotage Authority

Statement of Cash Flows

for the year ended December 31, 1999

	1999	1998
Cash flows from operating activities		
Cash receipts from customers	$ 10,220,192	$ 9,738,786
Cash paid to employees and suppliers	(9,305,208)	(8,442,357)
Other income received	143,917	121,676
Employee termination payments	(122,539)	(153,578)
Cash flows from operating activities	736,362	1,264,527
Cash flows from investing activities		
Purchase of investments and segregated investments	(1,549,335)	(1,459,356)
Redemption of investments and segregated investments	1,303,300	1,047,089
Additions to capital assets	(237,149)	(165,415)
Cash flows from investing activities	(483,134)	(577,682)
Cash and short term deposits, beginning of the year	1,433,532	746,687
Cash and short term deposits, end of the year	$ 1,686,760	$ 1,433,532

See accompanying notes

Atlantic Pilotage Authority

Notes to Financial Statements

December 31, 1999

1. Objectives and activities

The Atlantic Pilotage Authority (the "Authority") was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objects of the Authority are to establish, operate, maintain, and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The *Act* provides that pilotage tariffs shall be fair, reasonable, and sufficient, together with any revenue from other sources, to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Under the *Pilotage Act*, effective June 1998, no payment to the Authority may be made under an appropriation by Parliament to discharge an obligation or liability.

The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act* and is not subject to the provisions of the *Income Tax Act*.

2. Significant accounting policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles:

(a) Cash and short term deposits

Cash and short term deposits consist of cash on hand and investments in money market instruments. Cash and short term deposits are recorded at cost.

(b) Investments and segregated investments

Investments are recorded at cost. Write down of investments to market value is recorded for other than temporary decline in their underlying value.

(c) Employee termination benefits

Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded as they accrue to the employees. The current portion includes employee benefits where management is reasonably certain of termination within one year.

(d) Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

(e) Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the assets as follows:

Pilot boats	10 to 25 years
Furniture and equipment	5 to 10 years

(f) Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period. Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid. The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

(g) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Financial instruments

In accordance with the *Pilotage Act*, the Authority invests in Government of Canada Treasury bills and government guaranteed bonds.

	1999		1998	
	Carrying value	Yield (%)	Carrying value	Yield (%)
Cash	$ [illegible]		$ 708,856	
Maturing within 3 months:				
Government of Canada Treasury Bills	[illegible]	[illegible]	724,676	3.79-4.25
Total cash and short term deposits	[illegible]		1,433,532	
Maturing within 3 years:				
Government of Canada Treasury Bills	[illegible]	[illegible]	—	
Government of Canada bonds	[illegible]	[illegible]	618,024	4.55-4.94
Provincial bonds	[illegible]	[illegible]	129,696	4.56-5.08
	[illegible]		747,720	
Maturing beyond 3 years:				
Government of Canada bonds	—		65,000	4.93
Provincial bonds	[illegible]	[illegible]	298,131	4.68-5.05
	[illegible]		363,131	
Total investments and segregated investments	[illegible]		1,110,851	
Total cash and investments	[illegible]		$ 2,544,383	

Segregated investments represents one fund established for capital asset replacement and the funding of employee termination benefits. The level of investment in the fund is based upon the cash provided by operating activities in the previous year.

The market value of investments approximates both their carrying value and fair value.

Accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. Both are due on demand. The carrying amounts of each financial instrument approximates fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

3. Financial instruments

In accordance with the *Pilotage Act*, the Authority invests in Government of Canada Treasury bills and government guaranteed bonds.

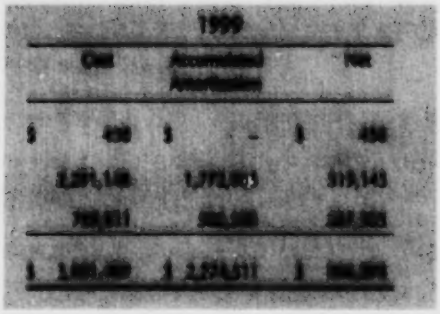
	1999		1998	
	Carrying value	Yield (%)	Carrying value	Yield (%)
Cash	$ 1,005,062		$ 708,856	
Maturing within 3 months:				
Government of Canada Treasury Bills	681,718	3.90-4.25	724,676	3.79-4.25
Total cash and short term deposits	1,686,780		1,433,532	
Maturing within 3 years:				
Government of Canada Treasury Bills	212,000	5.03	---	
Government of Canada bonds	588,535	4.89-5.26	618,024	4.55-4.94
Provincial bonds	536,923	4.68-5.36	129,696	4.56-5.08
	1,337,458		747,720	
Maturing beyond 3 years:				
Government of Canada bonds	---		65,000	4.93
Provincial bonds	19,378	5.82	298,131	4.68-5.05
	19,378		363,131	
Total investments and segregated investments	1,356,836		1,110,851	
Total cash and investments	**$3,043,616**		**$ 2,544,383**	

Segregated investments represents one fund established for capital asset replacement and the funding of employee termination benefits. The level of investment in the fund is based upon the cash provided by operating activities in the previous year.

The market value of investments approximates both their carrying value and fair value.

Accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. Both are due on demand. The carrying amounts of each financial instrument approximates fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

4. Capital assets



	1999		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	$ 450	$ –	$ 450
Pilot boats	2,291,148	1,771,805	519,343
Furniture & equipment	709,811	504,006	205,805
	$ 3,001,409	$ 2,275,811	$ 725,598

	1998		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	$ 450	$ –	$ 450
Pilot boats	2,238,830	1,682,717	556,113
Furniture & equipment	604,980	376,486	228,494
	$ 2,844,260	$ 2,059,203	$ 785,057

5. Related party transactions

The Authority receives services from government departments and these are provided without charge. These include pilot dispatching services by the Canadian Coast Guard, through its Vessel Traffic Service Centres in Nova Scotia, New Brunswick, and Newfoundland and Labrador. Pilot dispatch services are a significant aspect of the Authority's operations. The cost of these services is not recorded in the accounts of the Authority. As of December 31, 1999, the dispatch services were only provided for Newfoundland and Labrador, as the Authority had assumed the dispatching operations for all other areas throughout 1999.

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

6. Commitments and contingencies

(a) The Authority has entered into contractual commitments for construction of a pilot boat to service the Placentia Bay area. Construction of the boat will be completed in the fall of 2000 at which time the boat will be placed into service. Construction and design costs will be financed by cash and borrowings, and is not expected to exceed $2 million.

(b) The Authority has entered into contracts for pilot boat services, office rentals, and wharfage rentals requiring the following minimum annual payments:

2000	$ 555,973
2001	44,197
2002	8,661
2003 and beyond	1,554
	$ 610,385

(c) In connection with its operations, the Authority is the defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

7. Comparative figures

Certain 1998 figures have been re-classified to conform to the 1999 presentation.

4. Capital assets

	1999			1998		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	$ 450	$ –	$ 450	$ 450	$ –	$ 450
Pilot boats	2,291,148	1,772,003	519,145	2,238,830	1,682,717	556,113
Furniture & equipment	789,811	502,508	287,303	604,980	376,486	228,494
	$ 3,081,409	$ 2,274,511	$ 806,898	$ 2,844,260	$ 2,059,203	$ 785,057

5. Related party transactions

The Authority receives services from government departments and these are provided without charge. These include pilot dispatching services by the Canadian Coast Guard, through its Vessel Traffic Service Centres in Nova Scotia, New Brunswick, and Newfoundland and Labrador. Pilot dispatch services are a significant aspect of the Authority's operations. The cost of these services is not recorded in the accounts of the Authority. As of December 31, 1999, the dispatch services were only provided for Newfoundland and Labrador, as the Authority had assumed the dispatching operations for all other areas throughout 1999.

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

6. Commitments and contingencies

(a) The Authority has entered into contractual commitments for construction of a pilot boat to service the Placentia Bay area. Construction of the boat will be completed in the fall of 2000 at which time the boat will be placed into service. Construction and design costs will be financed by cash and borrowings, and is not expected to exceed $2 million.

(b) The Authority has entered into contracts for pilot boat services, office rentals, and wharfage rentals requiring the following minimum annual payments:

2000	$ 555,973
2001	44,197
2002	8,661
2003 and beyond	1,554
	$ 610,385

(c) In connection with its operations, the Authority is the defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

7. Comparative figures

Certain 1998 figures have been re-classified to conform to the 1999 presentation.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

1999 RAPPORT ANNUEL

Canada

Administration de pilotage de l'Atlantique

Purdy's Wharf, Tour 1
Piéce 1402, 1959 rue Upper Water
Halifax, (N.-É.)

Tél. : (902) 426-2550
Téléc. : (902) 426-4004

On peut se procurer d'autres exemplaires de ce auprés de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Table des matières

Membres du conseil d'administration et de la direction 2

Lettre de la Présidente et du Directeur général 3

Revue de l'année 4

Pilotes et zones de pilotage 5

Mandat et objectifs 6

Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens 7

Faits saillants de 1999 8

Affectations selon les zones de pilotage 11

Rapport du Vérificateur 13

Bilan 14

État des résultats et des bénéfices non répartes 15

État des flux de trésoerie 16

Notes aux états financiers 17

Le Conseil d'administration

Madame Anne Soucie
Présidente
Représentante du secteur public
Edmundston (N.-B.)

Madame Donna Pardy
Représentante du secteur public
Gambo (T.-N.)

Le capitaine Mike Furlong
Représentant des pilotes
St. John's (T.-N.)

Le capitaine John Aspin
Représentant de l'industrie du transport maritime
Belle River (Î.-P.-É.)

Madame Blanche Keats
Représentante du secteur public
Digby (N.-É.)

Le capitaine Don MacAlpine
Représentant des pilotes
Halifax (N.-É.)

Le capitaine Tor Bordevik
Représentant de l'industrie du transport maritime
Saint John (N.-B.)

La Direction

Le capitaine R. A. McGuinness
Directeur général

P. L. MacArthur
Secrétaire général/Trésorier

Le capitaine P. G. Gates
Directeur des opérations

Lettre de la Présidente et du Directeur général

Le 18 janvier 2000

L'honorable David Collenette
Ministre des Transports
29e étage, Tour C
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

Anne Soucie
Présidente

Anthony McGuinness
Directeur général

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de 1999 de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA).

Nous avons le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue de remplir son mandat d'autonomie financière et que bon nombre des ports qu'elle dessert ont également atteint une telle autonomie financière.

L'APA continue à entretenir des relations suivies avec la plupart des utilisateurs de ces ports et à répondre à leurs besoins en matière de services de pilotage.

Les services administratifs de l'APA ont été entièrement mis à jour afin de se conformer aux normes technologiques de l'heure. Notons, entre autres, l'instauration d'un service centralisé de répartition des pilotes, qui permet maintenant de fournir des renseignements à jour de différentes manières, soit par les pages Web, par télécopieur et par courriel. Ces améliorations présentent des avantages directs pour les clients de l'Administration.

Tout au long de l'année, l'APA a collaboré avec l'Office des transports du Canada (OTC) dans le cadre de son Examen des questions de pilotage restées en suspens. À la suite de ces discussions, le Comité d'examen du système de pilotage de l'OTC a formulé 21 recommandations visant l'amélioration du système de pilotage maritime au Canada. Le gouvernement a accepté les recommandations et l'APA s'est engagée à donner suite à ces initiatives.

Nous avons le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue d'offrir un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique possible, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

La présidente,

Anne Soucie

Le directeur général,

Anthony McGuinness

Revue de l'année

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a assuré un service de pilotage maritime sûr et efficace en 1999 et elle a fait preuve d'autonomie financière tout au long de l'année. Le nombre d'affectations s'est chiffré à 11 091 pour l'année, et seulement 12 incidents ont été rapportés. Toutes les zones de pilotage obligatoire et non obligatoire ont affiché un bon rendement d'exploitation en 1999. Cela signifie qu'il n'est pas survenu d'interfinancement entre les ports afin de permettre à un port donné de rentrer dans ses frais d'exploitation. L'Administration a beaucoup consulté les utilisateurs de ses services et d'autres parties intéressées et, le cas échéant, a pris les mesures nécessaires pour répondre à leurs besoins. C'est également en 1999 que l'Administration a commencé à assurer à ses clients un service de répartition des pilotes, remplaçant ainsi l'ancien système qui faisait appel au SCTM de la Garde côtière dans certaines zones, et à des entrepreneurs du secteur privé dans d'autres zones. Au 31 décembre 1999, les services de répartition étaient assurés pour Halifax, Saint John et le Cap-Breton. Ces services de répartition ont ensuite permis de desservir la baie de Plaisance, Holyrood et St. John's au début de 2000. Au 10 janvier 2000, le service de répartition est assuré par l'Administration dans 88 % des affectations de pilotage obligatoire.

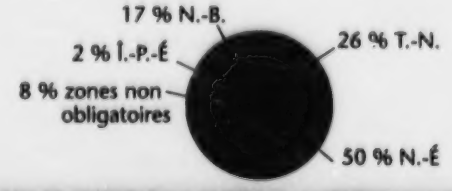
Les affaires de l'Administration ont enregistré une amélioration substantielle en 1999 par rapport à l'année précédente. Le nombre total de demandes de service de pilotage a augmenté de 14 %, dont des augmentations de 49 % dans la baie de Plaisance, de 24,3 % à St. John's et de 20,6 % à Halifax. Les recettes totales tirées des droits de pilotage ont augmenté de 15,5 %, tandis que les dépenses totales ont augmenté de 13,4 %. Afin de répondre à des préoccupations particulières, l'Administration a apporté plusieurs modifications à ses tarifs et à d'autres règlements, et ce après avoir consulté les utilisateurs de son service. Certaines de ces modifications sont entrées en vigueur au cours de l'exercice visé. D'autres sont encore à l'étude en vue de leur adoption. Par exemple, l'Administration a modifié le règlement pour dispenser les bateaux de plaisance de 500 tonneaux de jauge brute maximum des services d'un pilote. L'ancien règlement stipulait 200 tjb. L'Administration a aussi proposé des modifications qui se traduiront par une souplesse accrue dans la manœuvre des navires d'approvisionnement au large des côtes, et ce sans que la sécurité ne soit compromise; elle propose également une réduction du tarif au poste de pilotage d'avant-port à la baie de Plaisance, et le poste d'arrière-port serait éliminé. L'Administration procédera encore une fois à l'examen de ses tarifs en 2000 et, si elle le juge nécessaire, à un rajustement. Les nouveaux tarifs entreront en vigueur en janvier 2001.

Au Nouveau-Brunswick, l'activité dans les ports de Miramichi et de Restigouche est restée stable tandis que le port de Saint John a enregistré une augmentation de 6,1 % du trafic maritime. Il s'agit là d'une modeste remontée après la baisse que ce port a connue en 1998. L'Administration a pris des mesures pour réduire ses frais à Saint John en 1999, ce qui s'est traduit par des économies de plus de 19 % dans les dépenses liées au bateau-pilote et aux frais généraux directs par rapport à 1998.

Terre-Neuve a connu une augmentation des recettes de l'ordre de 32,6 % en 1999 par rapport à l'année précédente. Viennent au premier plan des augmentations de 54,9 % dans la baie de Plaisance et de 21,2 % à St. John's. Cette augmentation de l'activité maritime est en grande partie attribuable à l'activité pétrolière au large des côtes, y compris l'arrivée à terre à Whiffen Head, dans la baie de Plaisance, du pétrole du projet d'Hibernia, et de l'augmentation du trafic des navires d'approvisionnement à St. John's. On a enregistré une augmentation de 15,4 % dans la baie des Exploits et de 60 % à Stephenville, ces deux ports s'étant remis des difficultés ouvrières dans les papeteries, difficultés qui ont dévasté ces deux régions en 1998. Toutefois, un arrêt de travail à la papeterie de Corner Brook a entraîné une baisse de 6 % dans la zone de Humber Arm.

Une augmentation des recettes de l'ordre de 12 % a été observée en Nouvelle-Écosse, et l'augmentation de 15,5 % enregistrée à Halifax vient en tête de liste. Dans l'ensemble, le nombre d'affectations au Cap-Breton est resté à peu près le même qu'en 1998, mais les recettes ont augmenté de 4,7 %. L'augmentation substantielle à Halifax est attribuable à de nombreux facteurs : une augmentation des activités liées au pétrole et au gaz au large des côtes, activités rattachées à la mise en valeur des champs gaziers de l'île de Sable, la stabilité du trafic des conteneurs et des marchandises et une augmentation du nombre des paquebots de croisière.

On prévoit en 2000 que le nombre d'affectations restera à peu près le même dans la plupart des ports, et que d'autres augmentations importantes surviendront dans la baie de Plaisance. Le port de Halifax accusera peut-être une légère baisse d'activité, si l'ampleur des travaux d'exploration et de développement au large des côtes est en deçà des prévisions.



Pilotes et zones de pilotage

Pilotes

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les manœuvre des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, anticipe les manœuvres et réagit efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels ou électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

Zones de pilotage

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage non obligatoire dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celle-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du fret transporté (par ex. : pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

Région de pilotage visée

L'Annexe de la *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'APA : « Toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir. »

Zones de pilotage obligatoire

Nouveau-Brunswick
Saint John, Miramichi, Restigouche

Terre-Neuve et Labrador
Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Humber Arm, St. John's

Nouvelle-Écosse
Lacs Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney

Île-du-Prince-Édouard
Charlottetown, Pont de la Confédération

Zones de pilotage non obligatoire

L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage n'est pas obligatoire. Parmi ces ports, notons :

Nouveau-Brunswick
Bathurst, Caraquet, Belledune

Terre-Neuve et Labrador
Port-aux-Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond

Nouvelle-Écosse
Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater

Île-du-Prince-Édouard
Georgetown, Souris, Summerside

Québec

Mandat et objectifs

Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux désignées de la région de l'Atlantique.

Objectifs

L'objectif principal de l'Administration est de fournir, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage fiable, rentable et complet dans la région desservie. L'Administration donne suite aux initiatives du ministre des Transports et favorise l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise pour assurer la sécurité sur l'eau. Cela comprend la prestation d'un service de pilotage, dans une perspective commerciale, visant à atteindre et à maintenir l'autonomie financière et la viabilité à long terme de l'Administration. En outre, cette dernière tient compte des politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement.

Régie de la société

L'Administration de pilotage de l'Atlantique respecte les *Lignes directrices sur la régie des sociétés d'État et autres entreprises publiques*. Grâce au présent examen, le Conseil d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique continuera d'établir un processus et une structure efficaces qui lui permettront de superviser la direction et la gestion de l'APA, et à cette dernière de remplir son mandat. Les politiques régissant l'administration de l'APA, les relations avec la direction et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une révision constante et, au besoin, des changements y sont apportés.

Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens

Examen des opérations

L'Administration a entrepris d'accroître ses rapports avec toutes les parties intéressées à l'intérieur des zones dont elle a la responsabilité au Canada atlantique. Dans les ports où cela était possible, des comités portuaires ont été mis sur pied afin d'ouvrir la voie à des tables rondes de discussion sur des questions de pilotage dans les ports. Un comité consultatif sur les ressources en pilotage a été instauré dans le cadre des paramètres de l'Administration; le comité s'est révélé une excellente ressource qui facilite ainsi la compréhension et les communications.

Tous les aspects des questions communes de pilotage sont discutés au sein des divers comités consultatifs, le but ultime de cette démarche étant un fonctionnement plus efficace et une réduction des frais. L'effectif des pilotes, les contrats de bateaux-pilotes, le remplacement des bateaux-pilotes actuels par des navires plus efficaces, la formation des pilotes, les améliorations administratives, les modifications aux règlements et la révision des tarifs ne sont que quelques-unes des questions qui y sont abordées.

Bassin de candidats qualifiés

Étant donné la distance qui sépare les zones de pilotage, l'APA ne dispose pas d'un bassin général de candidats qualifiés aux postes de pilotes. Les candidats embauchés doivent répondre à des critères fixés pour la zone de pilotage en question. L'embauche de pilotes dans une région dépend du nombre d'affectations de pilotage dans cette région.

Faits saillants

Système centralisé de répartition des pilotes

L'APA s'efforce de fournir de manière transparente un service de répartition des pilotes. Elle veut ainsi minimiser le dédoublement, de même qu'accélérer et améliorer le processus de la répartition. Des moyens de communication comme le courriel, le télécopieur, la bande VHF, les téléphones cellulaires et le site Web améliorent tous le système de répartition en fournissant aux utilisateurs et aux pilotes des renseignements détaillés concernant les déplacements des navires.

Le bateau-pilote actuel dans la baie de Plaisance

Photo aimablement fournie par Donald Morrow

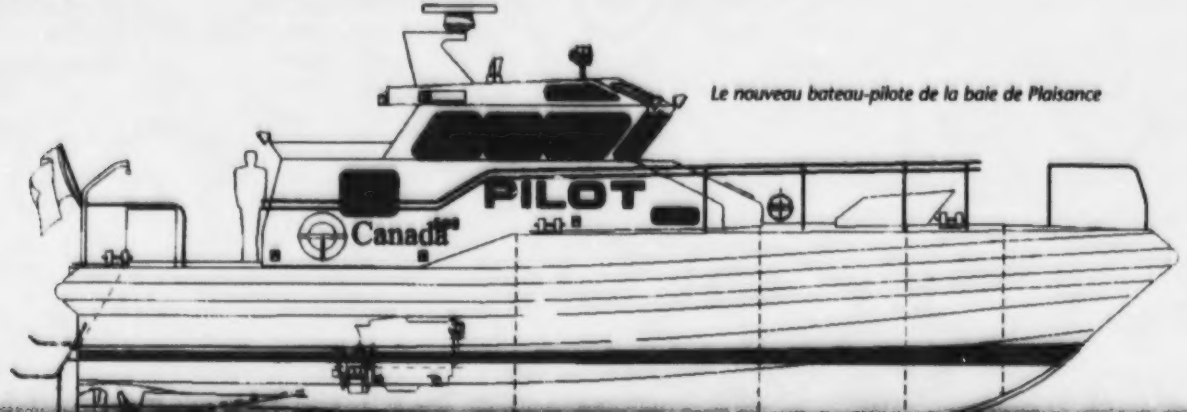
En remerciement des services rendus

L'APA est composée de professionnels : pilotes, équipages de bateaux-pilotes, personnel administratif. L'Administration est fort consciente du dévouement de ces employés et des rôles exigeants qu'ils jouent dans les manœuvres sûres des navires le long de la côte atlantique, région accidentée et souvent balayée par les tempêtes. À droite figurent les employés mis à l'honneur en 1999 pour les services qu'ils ont rendus à l'Administration.

(De g. à dr.) Scott Mason (15 ans de service), le capitaine Donald MacAlpine (retraité après 26 ans de service), Clarence Ayers (retraité après 13 ans de service), le capitaine Hector Dawe (retraité après 9 ans de service), le capitaine Winston Collins (25 ans de service), le capitaine Michael Furlong (10 ans de service), le capitaine Andrew Rae (contribution marquée sur le plan technologique).

Bateaux-pilotes modernes

De nombreux navires modernes disposent de systèmes perfectionnés qui leur permettent de naviguer de manière sûre dans des conditions météorologiques difficiles et de se plier à des horaires stricts dans le cadre de leurs voyages réguliers. Afin d'assurer la sécurité des pilotes et des équipages, l'APA a mis au point un programme de remplacement qui prévoit la mise en service de nouveaux bateaux-pilotes capables de naviguer par mauvais temps. Ces navires offriront à la fois un confort ergonomique et une manœuvrabilité qui permettra d'effectuer en toute sécurité le transfert des pilotes entre les navires et le bateau-pilote, et ce par mer mauvaise.



Le nouveau bateau-pilote de la baie de Plaisance

Faits saillants

Formation

Des modèles réduits de simulateurs avec équipage à Warsash, en Angleterre, reproduisent les caractéristiques de comportement d'un navire.

Le pilotage assure la sécurité des navires qui naviguent dans les eaux réglementées. On ne peut bien remplir cette tâche qu'en faisant appel à des pilotes professionnels hautement qualifiés qui connaissent à fond les secteurs où ils travaillent.

Nos employés compétents et hautement qualifiés se tiennent à jour grâce à une formation continue essentielle. Nos pilotes participent à différentes expériences d'apprentissage : le programme de Gestion des ressources à la passerelle, conçu pour améliorer les communications vitales sur le pont; les applications concrètes de modèles réduits qui reproduisent les caractéristiques d'un navire, exercices qui procurent des mises en situations réelles et une expérience concrète; et des simulateurs technologiques maritimes perfectionnés qui procurent une expérience pratique dans toutes les situations d'urgence.

Progrès technologiques

L'Administration de pilotage de l'Atlantique s'emploie à relever le défi des progrès technologiques actuels et futurs. Avec l'aide d'un financement de l'APA, les pilotes contribuent volontairement à la mise au point d'innovations technologiques qui sont dans l'intérêt des pilotes, des bateaux-pilotes et des équipages, des navires et des utilisateurs des ports.

Le capitaine Andrew Rae

En 1999, l'Administration a souligné la contribution du capitaine Andrew Rae à la mise au point d'applications automatiques de positionnement pour les bateaux-pilotes, et sa contribution à la création du programme informatisé de simulation du comportement des navires INPORT. Ces initiatives permettent à l'Administration de demeurer à l'avant-plan des progrès technologiques.

Un des écrans du système de simulation du comportement des navires INPORT.

Faits saillants

Pont de la Confédération *Île-du-Prince-Édouard*

Le Pont de la Confédération, d'une longueur de 12,9 kilomètres, est le seul lien permanent entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Le pont est exposé à toutes sortes de conditions climatiques. Les eaux de marée tourbillonnent autour des piles et, en hiver, les amas de glace de l'année se répandent dans le détroit de Northumberland. En vertu de la loi, la plupart des navires ne peuvent passer que par une seule des 22 ouvertures sous le pont.

Photo aimablement fournie par CruiseShip Authority of Newfoundland and Labrador

St. John's, *Terre-Neuve*

À l'aube, le paquebot Norwegian Sky franchit avec précaution le goulet (the « Narrows ») du port de St. John's. Ne bénéficiant d'aucune marge d'erreur, la « ville flottante » vient jeter l'ancre tout près du centre-ville.

Détroit de Canso, *Nouvelle-Écosse*

Un pétrolier s'approche des eaux réglementées du détroit de Canso. Des remorqueurs agiles interviendront en temps voulu pour aider à la délicate manœuvre de l'accostage du superpétrolier au terminal de Point Tupper.

Photo aimablement fournie par Donald Mawson

Saint John, *Nouveau-Brunswick*

Un très grand transporteur de brut est amarré à la bouée « monobuoy » du Canaport de Saint John. Le calme relatif cache l'énorme volume d'eau que la très grande amplitude des marées dans la baie de Fundy fait entrer et sortir. Un brouillard épais, des vents forts et des conditions de crue exigent une très bonne compréhension de la zone et une prudence sans relâche.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

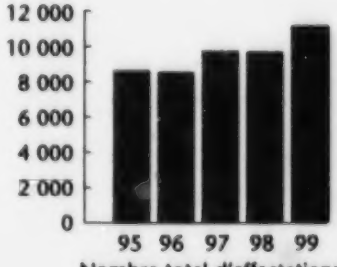
LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

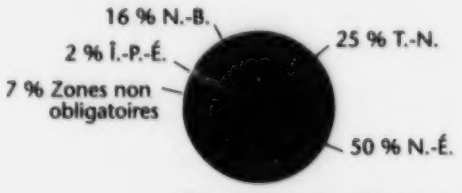
20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Affectations selon les zones de pilotage

	1997	1998	1999
Zones obligatoires			
Nouveau-Brunswick			
Saint John	1 682	1 440	1 528
Miramichi	65	73	75
Restigouche	129	140	136
Terre-Neuve et Labrador			
St. John's	1 022	1 082	1 345
Holyrood	101	110	108
Clarenville	12	s/o	s/o
Baie de Plaisance	439	398	593
Humber Arm	336	330	308
Stephenville	139	103	146
Baie des Exploits	244	198	230
Nouvelle-Écosse			
Halifax	3 426	3 712	4 477
Détroit de Canso	778	679	701
Sydney	180	219	203
Bras d'Or	131	127	124
Pugwash	88	67	79
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	171	172	165
Pont de la Confédération	40	81	94
Zones non obligatoires	777	795	779
TOTAL	9 760	9 726	11 091



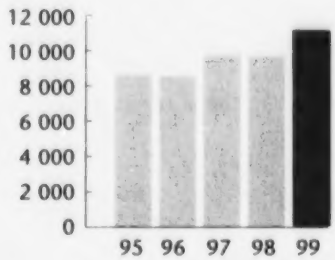
Nombre total d'affectations par année



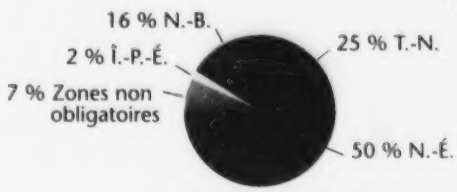
Pourcentage des affectations de pilotage par province en 1999

Affectations selon les zones de pilotage

	1997	1998	1999
Zones obligatoires			
Nouveau-Brunswick			
Saint John	1 682	1 440	1 528
Miramichi	65	73	75
Restigouche	129	140	136
Terre-Neuve et Labrador			
St. John's	1 022	1 082	1 345
Holyrood	101	110	108
Clarenville	12	s/o	s/o
Baie de Plaisance	439	398	593
Humber Arm	336	330	308
Stephenville	139	103	146
Baie des Exploits	244	198	230
Nouvelle-Écosse			
Halifax	3 426	3 712	4 477
Détroit de Canso	778	679	701
Sydney	180	219	203
Bras d'Or	131	127	124
Pugwash	88	67	79
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	171	172	165
Pont de la Confédération	40	81	94
Zones non obligatoires	777	795	779
TOTAL	9 760	9 726	11 091



Nombre total d'affectations par année



Pourcentage des affectations de pilotage par province en 1999

Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière

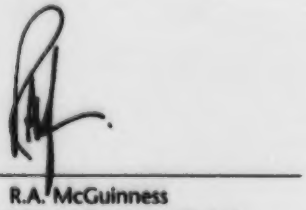
Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, et s'appuient, lorsque cela est approprié, sur les meilleurs jugements et estimations de la direction. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information que contiennent les états financiers et le rapport annuel.

La direction est aussi responsable d'un système de contrôle interne conçu de manière à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux lois et règlements pertinents et que les systèmes comptables produisent des rapports financiers justes et en temps opportun.

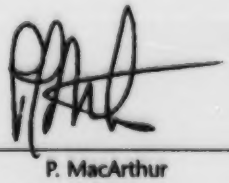
La direction de l'Administration reconnaît la responsabilité qu'elle a de gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

L'Administration a la responsabilité de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de communication d'information financière et de contrôle interne. L'Administration exerce ses responsabilités par le biais de son Comité de vérification, lequel se compose de membres qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le Comité se réunit avec la direction et les vérificateurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par l'Administration sur recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur général du Canada effectue une vérification indépendante des opérations et des états financiers de l'Administration conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et il formule une opinion sur les états financiers. Il a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.



R.A. McGuinness
Le président-directeur général



P. MacArthur
Le trésorier

Halifax (Nouvelle-Écosse)
le 18 février 2000

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Rapport du Vérificateur

Au ministre des Transports

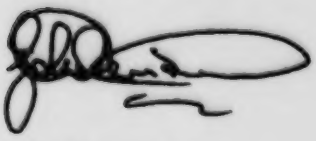
J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 1999 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada



John Wiersema, CA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
le 18 février 2000

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Administration de pilotage de l'Atlantique

Bilan

au 31 décembre 1999

	1999	1998
Actif		
À court terme		
Encaisse et dépôts à court terme (note 3)	[illegible] $	1 433 532 $
Débiteurs, net (note 3)	[illegible]	1 135 994
Frais payés d'avance	[illegible]	23 344
	[illegible]	2 592 870
Placements (note 3)	[illegible]	518 816
Placements réservés (note 3)	[illegible]	592 035
Immobilisations, net (note 4)	[illegible]	785 057
	[illegible]	4 488 778 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 3)	[illegible] $	679 662 $
Tranche à court terme des indemnités de cessation d'emploi courues	[illegible]	144 015
	[illegible]	823 677
À long terme		
Indemnités de cessation d'emploi courues	[illegible]	808 057
	[illegible]	1 631 734
Avoir du Canada		
Capital d'apport	[illegible]	2 304 546
Bénéfices non répartis	[illegible]	552 498
	[illegible]	2 857 044
	[illegible]	4 488 778 $

Engagements et éventualités (note 6)

Voir les notes complémentaires.

Approuvé par l' Administration:

Le président

Un membre

Administration de pilotage de l'Atlantique

État des résultats et des bénéfices non répartis

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999

	1999	1998
Revenus		
Droits de pilotage	10 789 793 $	9 344 015 $
Autres revenus	143 937	121 676
	10 933 730	9 465 691
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	5 069 577	4 517 058
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	2 596 229	2 409 282
Salaires et avantages sociaux du personnel	731 573	546 501
Transport et déplacements	543 308	414 023
Services professionnels et spéciaux	316 964	278 329
Services publics, fournitures et approvisionnements	222 183	125 018
Amortissement	215 308	182 244
Développement professionnel	141 798	143 687
Location	101 183	102 899
Communications	89 735	76 646
	9 970 080	8 795 687
Bénéfice net pour l'exercice	963 650	670 004
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	552 496	(117 506)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	1 516 146 $	552 498 $

Voir les notes complémentaires.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Bilan

au 31 décember 1999

	1999	1998
Actif		
À court terme		
Encaisse et dépôts à court terme (note 3)	1 686 780 $	1 433 532 $
Débiteurs, net (note 3)	1 705 661	1 135 994
Frais payés d'avance	23 278	23 344
	3 415 719	2 592 870
Placements (note 3)	513 819	518 816
Placements réservés (note 3)	843 017	592 035
Immobilisations, net (note 4)	806 898	785 057
	5 579 453 $	4 488 778 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 3)	871 040 $	679 662 $
Tranche à court terme des indemnités de cessation d'emploi courues	14 221	144 015
	885 261	823 677
À long terme		
Indemnités de cessation d'emploi courues	873 500	808 057
	1 758 761	1 631 734
Avoir du Canada		
Capital d'apport	2 304 546	2 304 546
Bénéfices non répartis	1 516 146	552 498
	3 820 692	2 857 044
	5 579 453 $	4 488 778 $

Engagements et éventualités (note 6)

Voir les notes complémentaires.

Approuvé par l' Administration:

Le président

Un membre

Administration de pilotage de l'Atlantique

État des résultats et des bénéfices non répartis

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999

	1999	1998
Revenus		
Droits de pilotage	10 789 793 $	9 344 015 $
Autres revenus	143 937	121 676
	10 933 730	9 465 691
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	5 009 577	4 517 058
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	2 596 229	2 409 282
Salaires et avantages sociaux du personnel	731 573	546 501
Transport et déplacements	545 508	414 023
Services professionnels et spéciaux	316 984	278 329
Services publics, fournitures et approvisionnements	222 187	125 018
Amortissement	215 308	182 244
Développement professionnel	141 798	143 687
Location	101 183	102 899
Communications	89 735	76 646
	9 970 082	8 795 687
Bénéfice net pour l'exercice	963 648	670 004
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	552 498	(117 506)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	1 516 146 $	552 498 $

Voir les notes complémentaires.

Administration de pilotage de l'Atlantique

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999

	1999	1998
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Rentrées de fonds – clients	10 220 192 $	9 738 786 $
Sorties de fonds – fournisseurs et membres du personnel	(9 505 208)	(8 442 357)
Produits divers	143 937	121 676
Indemnités de cessation d'emploi	(122 539)	(153 578)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	736 382	1 264 527
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de titres de placement et de placements réservés	(1 549 335)	(1 459 356)
Remboursement des placements et des placements réservés	1 303 350	1 047 089
Dépenses en immobilisations	(237 149)	(165 415)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(483 134)	(577 682)
Encaisse et dépôts à court terme, début de l'exercice	1 433 532	746 687
Encaisse et dépôts à court terme, fin de l'exercice	1 686 780 $	1 433 532 $

Voir les notes complémentaires.

Administration de pilotage de l'Atlantique

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999

	1999	1998
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Rentrées de fonds – clients	10 220 192 $	9 738 786 $
Sorties de fonds – fournisseurs et membres du personnel	(9 505 208)	(8 442 357)
Produits divers	143 937	121 676
Indemnités de cessation d'emploi	(122 539)	(153 578)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	736 382	1 264 527
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de titres de placement et de placements réservés	(1 549 335)	(1 459 356)
Remboursement des placements et des placements réservés	1 303 350	1 047 089
Dépenses en immobilisations	(237 149)	(165 415)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(483 134)	(577 682)
Encaisse et dépôts à court terme, début de l'exercice	1 433 532	746 687
Encaisse et dépôts à court terme, fin de l'exercice	1 686 780 $	1 433 532 $

Voir les notes complémentaires.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Notes aux états financiers

du 31 décembre 1999

1. Objectifs et nature des activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse, avec ses revenus d'autres sources, s'autofinancer. Depuis juin 1998, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucun versement en vertu d'un crédit du Parlement pour pouvoir s'acquitter d'une obligation ou d'une responsabilité.

L'Administration est une société d'État qui figure à l'annexe III, partie I de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. Conventions comptables importantes

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus.

(a) Encaisse et dépôts à court terme

L'encaisse et les dépôts à court terme comprennent les fonds en caisse et les placements dans des instruments du marché monétaire. Ils sont comptabilisés au coût.

(b) Placements et placements réservés

Les placements sont comptabilisés au coût. La réduction de la valeur des placements à la valeur marchande est comptabilisée dans les cas où la valeur sous-jacente subit une baisse autre que temporaire.

(c) Indemnités de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des indemnités précises lors de la cessation d'emploi comme le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le passif que représentent ces indemnités est comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont gagnées par les employés. La tranche à court terme du passif représente les avantages sociaux des employés lorsque l'employeur est raisonnablement certain que leur emploi prendra fin avant un an.

(d) Capital d'apport

Les valeurs attribuées aux immobilisations obtenues du Canada lorsque l'Administration a été établie, et les immobilisations nettes financées à même les crédits parlementaires sont comptabilisées comme capital d'apport.

(e) Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative suivante des immobilisations :

Bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Mobilier et matériel	5 à 10 ans

(f) Régime de pensions de retraite

Tous les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique, administré par le gouvernement du Canada. L'Administration et les employés doivent cotiser au Régime. Les cotisations au titre des services rendus sont imputées aux dépenses de l'exercice en cours. Les cotisations au titre des services passés sont imputées aux dépenses au moment où elles sont versées. D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

(g) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et les passifs présentés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Instruments financiers

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration investit dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par le gouvernement.

	1999		1998	
	Valeur comptable	Rendement (%)	Valeur comptable	Rendement (%)
Encaisse	1 005 062 $		708 856 $	
Arrivant à échéance d'ici trois mois :				
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	681 718	3,90-4,23	724 676	3,79-4,25
Total de l'encaisse et des dépôts à court terme	1 686 780		1 433 532	
Arrivant à échéance d'ici trois ans :				
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	212 000	5,03	---	
Obligations du gouvernement du Canada	588 535	4,89-5,26	618 024	4,55-4,94
Obligation provinciale	536 923	4,68-5,36	129 696	4,56-5,08
	1 337 458		747 720	
Arrivant à échéance dans plus de trois ans :				
Obligation du gouvernement du Canada	—		65 000	4,93
Obligations provinciales	19 378	5,82	298 131	4,68-5,05
	19 378		363 131	
Total des placements et des placements réservés	1 356 836		1 110 851	
Total de l'encaisse et des placements	3 043 616 $		2 544 383 $	

Les placements réservés représentent un fonds établi pour le remplacement des immobilisations et le financement des indemnités de cessation d'emploi. Le niveau des placements dans le fonds est basé sur le montant d'encaisse généré par les activités d'exploitation de l'exercice précédent.

La valeur marchande de ces placements correspond approximativement tant à leur valeur comptable qu'à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de chaque instrument financier correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est bref. Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client en particulier.

3. Instruments financiers

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration investit dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par le gouvernement.

	1999		1998	
	Valeur comptable	Rendement (%)	Valeur comptable	Rendement (%)
Encaisse	1 005 062 $		708 856 $	
Arrivant à échéance d'ici trois mois :				
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	681 718	3,90-4,25	724 676	3,79-4,25
Total de l'encaisse et des dépôts à court terme	1 686 780		1 433 532	
Arrivant à échéance d'ici trois ans :				
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	212 000	5,03	---	
Obligations du gouvernement du Canada	588 535	4,89-5,26	618 024	4,55-4,94
Obligation provinciale	536 923	4,68-5,36	129 696	4,56-5,08
	1 337 458		747 720	
Arrivant à échéance dans plus de trois ans :				
Obligation du gouvernement du Canada	---		65 000	4,93
Obligations provinciales	19 378	5,82	298 131	4,68-5,05
	19 378		363 131	
Total des placements et des placements réservés	1 356 836		1 110 851	
Total de l'encaisse et des placements	**3 043 616 $**		**2 544 383 $**	

Les placements réservés représentent un fonds établi pour le remplacement des immobilisations et le financement des indemnités de cessation d'emploi. Le niveau des placements dans le fonds est basé sur le montant d'encaisse généré par les activités d'exploitation de l'exercice précédent.

La valeur marchande de ces placements correspond approximativement tant à leur valeur comptable qu'à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de chaque instrument financier correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est bref. Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client en particulier.

4. Immobilisations

	1999			1998		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
Terrains	450 $	- $	450 $	450 $	- $	450 $
Bateaux-pilotes	2 291 148	1 772 003	519 145	2 238 830	1 682 717	556 113
Mobilier et matériel	789 811	502 508	287 303	604 980	376 486	228 494
	3 081 409 $	2 274 511 $	806 898 $	2 844 260 $	2 059 203 $	785 057 $

5. Opérations entre apparentés

L'Administration reçoit sans frais des services des ministères. Ces services comprennent les services d'aiguillage fournis aux pilotes par la Garde côtière canadienne par l'entremise de ses centres des services à la circulation maritime en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve et au Labrador. Les services d'aiguillage fournis aux pilotes représentent un aspect important des opérations de l'Administration. Le coût de ces services n'est pas porté aux comptes de l'Administration. Au 31 décembre 1999, les services d'aiguillage n'étaient fournis qu'à Terre-Neuve et au Labrador, car l'Administration avait assumé la responsabilité des opérations d'aiguillage pour toutes les autres régions tout au long de 1999.

Tout comme les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada, l'Administration est apparentée au gouvernement du Canada. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

6. Engagements et éventualités

(a) L'Administration a pris des engagements contractuels pour la construction d'un bateau-pilote devant desservir le secteur de la baie de Plaisance. La construction du bateau sera terminé à l'automne 2000, date où le bateau sera mis en service. Les coûts de construction et de conception seront financés par l'encaisse et des emprunts, et ils ne devraient pas dépasser deux millions de dollars.

(b) L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location de bureaux et la location de quais, pour lesquels elle doit effectuer les versements annuels minimums suivants :

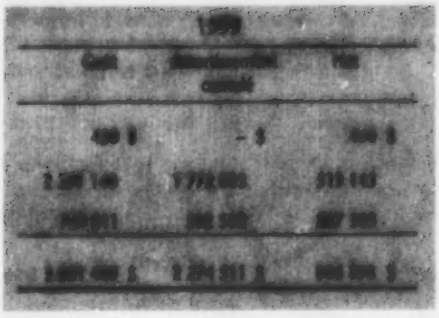
2000	555 973 $
2001	44 197
2002	8 661
2003 et exercices ultérieurs	1 554
	610 385 $

(c) En relation avec ses opérations, l'Administration est la défenderesse ou est mise en cause dans les cas de poursuites ou de réclamations non réglées. La direction est d'avis que ces actions n'entraîneront pas de passif important pour l'Administration. Aucune provision n'est inscrite dans les comptes à cet égard.

7. Chiffres comparatifs

Certains chiffres de 1998 ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation de 1999.

4. Immobilisations



	1998		
	Coût	Amortissement cumulé	Net
Terrains	450 $	– $	450 $
Bateaux-pilotes	2 238 830	1 682 717	556 113
Mobilier et matériel	604 980	376 486	228 494
	2 844 260 $	2 059 203 $	785 057 $

5. Opérations entre apparentés

L'Administration reçoit sans frais des services des ministères. Ces services comprennent les services d'aiguillage fournis aux pilotes par la Garde côtière canadienne par l'entremise de ses centres des services à la circulation maritime en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve et au Labrador. Les services d'aiguillage fournis aux pilotes représentent un aspect important des opérations de l'Administration. Le coût de ces services n'est pas porté aux comptes de l'Administration. Au 31 décembre 1999, les services d'aiguillage n'étaient fournis qu'à Terre-Neuve et au Labrador, car l'Administration avait assumé la responsabilité des opérations d'aiguillage pour toutes les autres régions tout au long de 1999.

Tout comme les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada, l'Administration est apparentée au gouvernement du Canada. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

6. Engagements et éventualités

(a) L'Administration a pris des engagements contractuels pour la construction d'un bateau-pilote devant desservir le secteur de la baie de Plaisance. La construction du bateau sera terminé à l'automne 2000, date où le bateau sera mis en service. Les coûts de construction et de conception seront financés par l'encaisse et des emprunts, et ils ne devraient pas dépasser deux millions de dollars.

(b) L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location de bureaux et la location de quais, pour lesquels elle doit effectuer les versements annuels minimums suivants :

2000	555 973 $
2001	44 197
2002	8 661
2003 et exercices ultérieurs	1 554
	610 385 $

(c) En relation avec ses opérations, l'Administration est la défenderesse ou est mise en cause dans les cas de poursuites ou de réclamations non réglées. La direction est d'avis que ces actions n'entraîneront pas de passif important pour l'Administration. Aucune provision n'est inscrite dans les comptes à cet égard.

7. Chiffres comparatifs

Certains chiffres de 1998 ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation de 1999.